SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 16 y 6 minutos.)

-Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

"El Consejo Directivo de Apropit remite nota solicitando ser recibido por la Comisión a efectos de tratar temas referentes al Parque Tecnológico Industrial del Cerro y su situación actual.

El Consejo Directivo de la Unión de Vendedores de Nafta del Uruguay solicita audiencia a efectos de intercambiar opiniones con los integrantes de la Comisión sobre los cambios adoptados por Ancap en la paramétrica de bonificaciones de los combustibles.

El Directorio de la empresa Madelux remite una nota solicitando audiencia a la Comisión a efectos de expresar su preocupación por el momento que atraviesa el sector maderero, así como algunas alternativas de posibles soluciones".

-Si los señores Senadores están de acuerdo, podemos citar a una sesión para recibir a las tres delegaciones que solicitaron audiencia. Si no recuerdo mal, los representantes de Apropit ya asistieron a la Comisión; creo que concurrió el administrador, que luego fue removido por la Intendencia.

Por su parte, parecería que el Consejo Directivo de la Unión de Vendedores de Nafta del Uruguay quiere plantearnos un problema de paramétricas con Ancap.

Por último tenemos la solicitud de audiencia de la empresa Madelux. En realidad, Madelux tiene que ver con un conjunto de empresas, más precisamente aserraderos del litoral, que se asocian para competir mejor y, según tengo entendido, el problema radica en que las pasteras les sacan toda la materia prima.

Por tanto, solicitamos a la Secretaría que fije una sesión para recibir a las tres delegaciones.

(Ingresan a Sala el señor Ministro de Industria, Energía y Minería, y sus asesores.)

-La Comisión de Industria, Energía, Comercio, Turismo y Servicios se complace en recibir al señor Ministro de Industria, Energía y Minería, ingeniero Roberto Kreimerman; al Director General de Secretaría, escribano Gustavo Fernández Di Maggio, y al Subdirector de la División de Aplicación de Regímenes Industriales, señor Mauricio Reyna. Agradecemos que el señor Ministro haya respondido tan prestamente a esta invitación, que se originó en un pedido del señor Senador Abreu -quien podrá explicar mejor la solicitud- a los efectos de que se informe sobre la política automotriz y el criterio que se aplicará para la importación de camiones y vehículos nuevos y usados.

La Secretaría me informa -y lo transmito a los compañeros de la Comisión- que ubicó un proyecto de ley en la Cámara de Representantes, remitido por el Poder Ejecutivo, que consta de un solo artículo, que establece: "Prorrógase sin límite de tiempo la prohibición dispuesta por el artículo 1º de la Ley Nº 17.887, de 19 de agosto de 2005 extendida por Ley Nº 18.532, de 14 de agosto de 2009, Ley Nº 18.802, de 26 de agosto de 2011 y Ley Nº 18.964, de 30 de agosto de 2012". Este proyecto de ley fue remitido el 13 de agosto; el 22 de agosto de 2013 se le dio ingreso en la Asamblea General y el 23 de agosto fue destinado a la Cámara de Representantes.

SEÑOR MINISTRO.- Muchas gracias por la invitación.

Efectivamente, ha sido enviado un proyecto de ley referido al mencionado tema, que es el corolario de una comisión de trabajo que se formó a partir del Decreto Nº 57/2013, de 18 de febrero de 2013, y que se integró por el Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de Industria, Energía y Minería, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y la Unidad Nacional de Seguridad Vial.

El motivo de dicha integración fue una solicitud que se nos hiciera en una de nuestras comparecencias a esta Comisión, en cuanto a definir la situación de continuas prórrogas que se le venía dando a la prohibición de importar vehículos usados que, como bien se manifestaba, nació hace muchas décadas y se ha venido prorrogando desde el año 2005, por períodos cada vez menores, a la espera de que hubiera un estudio más completo. Esta misma Comisión había solicitado, entonces, el estudio mencionado y una definición acerca de si vamos por un camino o por otro.

La comisión de trabajo se reunió y estudió diversos ángulos, y de allí surgió el proyecto de ley cuya exposición de motivos contiene una síntesis a la que a continuación me referiré en forma relativamente breve.

A partir del diagnóstico de que "no se ha realizado desde 1959 un análisis profundo de la vigencia de los argumentos que dieron origen a tal prohibición" -esto se arrastra desde hace muchas Legislaturas- se encomendó a la comisión de trabajo a "realizar dicho análisis y asesorar al Poder Ejecutivo sobre la conveniencia de mantener la prohibición vigente en los términos actuales". Como decía anteriormente, esto se hizo respondiendo a una sugerencia de esta Cámara, en particular, de esta Comisión.

El Poder Ejecutivo, entonces, luego de analizar el tema ha considerado que existen varios elementos por los cuales es aconsejable prorrogar la prohibición de importar vehículos usados, como dice la disposición, sin límite de tiempo. Entre los factores en cuestión se encuentran los temas de seguridad, de emisiones contaminantes, de la celebración y mantenimiento de los acuerdos comerciales en el sector automotor y de las reglas de juego para el comercio de estos activos, como son los automóviles de pasajeros y transporte.

En esta primera intervención quiero decir que dando cumplimiento a lo solicitado, se presentó en la Cámara de Representantes este proyecto de ley. Con todo gusto, podemos hacer un análisis más profundo a partir del informe que tenemos para comentar. Así que, en ese sentido, estamos a disposición de los señores Senadores.

Comienzo a comentar en forma sintética ese informe.

Con respecto a los factores de análisis, quiero decir que se estudió la estrategia de política industrial para el sector automotor. Tenemos un desarrollo del sector gracias a los acuerdos logrados fundamentalmente con Brasil y con Argentina; se ha tratado de impulsar un comercio internacional basado en ir equilibrando las balanzas comerciales entre ambos países fundamentalmente con Brasil, como decía, pero también con Argentina.

En el marco de ese relacionamiento bilateral entendemos, como conclusión del análisis -que consta de varias páginas- que la apertura a la importación de vehículos usados no sería conveniente.

La otra variable analizada es la política energética, que tiene que ver con el uso eficiente de la energía que, como sabemos, se va incrementando en los nuevos modelos de autos, que contemplan las directivas de la Euro 3, Euro 4 y Euro 5, así como también elementos de mayor eficiencia. Quiere decir que en ese sentido también hay una evolución que hace recomendable que los motores estén actualizados lo más posible en cuanto a sus condiciones.

También se analizaron los riesgos y la seguridad en el tránsito -en este último caso, los distintos elementos de freno- además de la información sobre la siniestralidad que tienen los vehículos según la antigüedad. Se observa que más del 60% de los vehículos livianos que participan en siniestros tienen una antigüedad mayor a diez años, lo que también indica -en forma no automática, obviamente- la conveniencia de que, por una cuestión de seguridad, la importación de vehículos usados no esté permitida.

Se tuvo en cuenta el efecto de las emisiones contaminantes -o sea, un factor similar pero diferente de la política energética- que tienen que ver con el efecto invernadero, basadas en azufre, nitrógeno y otros hidrocarburos. También en esta materia se hizo el análisis correspondiente.

Finalmente, se consideraron los efectos sobre la infraestructura vial y las políticas de movilidad urbana con respecto a los distintos tipos de camiones, semirremolques y demás que se utilizan. Asimismo, se estudió el impacto institucional que supondría el control de este tipo de vehículos y, por último, el efecto sobre los actores involucrados en el mercado, o sea, sobre las distintas empresas fabricantes que hoy tiene el país, las automotoras, etcétera.

La conclusión final, entonces, es que la prohibición actual a importar vehículos usados -como mencionaba- descolocaría la política de integración productiva regional implementada para el sector de la industria automotriz y, a su vez, se produciría un menoscabo de la política energética aplicada al transporte y se afectarían las medidas y los esfuerzos del Poder Ejecutivo para incrementar las condiciones de seguridad y calidad ambiental. Se considera que no es posible diseñar una política de importación de vehículos usados que garantice que estos van a cumplir con los mismos estándares de las unidades cero kilómetro.

Por esos motivos, señores Senadores -expuestos en forma muy breve, como habrán podido advertir- es que se presentó el proyecto de ley que el señor Presidente acaba de mencionar.

Con mucho gusto podemos dejar este informe a la Comisión.

SEÑOR ABREU.- Agradezco al señor Ministro y a los señores Directores su comparecencia y la información brindada.

No sé si quedó claro el tenor de la preocupación que teníamos en las etapas de discusión en cuanto a las prórrogas de tres o cuatro años. Nuestra preocupación no está vinculada a la importación de autos usados, porque hemos visto y comprobado en muchos países el desastre que ha provocado; ahora lo estamos viendo, por ejemplo, en Paraguay. En ese país hay un sistema por el cual se importan desde Iquique, e inclusive les cambian la dirección de la derecha a la izquierda. Estamos hablando de autos que tienen 30.000 o 40.000 kilómetros de uso y que están todos sin chapa. Hay una proliferación de automóviles usados con alguna garantía en lo que tiene que ver con los kilómetros; pero, obviamente, en el mercado se produce una distorsión absoluta. Antes este problema lo tenía Perú y algo similar le ocurrió a Chile en algún momento.

Insisto en que esto no era motivo de nuestra preocupación, porque nunca tuvimos duda sobre el tema de los automóviles. Sí teníamos dudas acerca de los camiones, porque son parte del sistema de transporte y, fundamentalmente, del multimodal y existía la prohibición de importar unidades usadas. Al importar camiones cero kilómetro, nuestra preocupación es que se manejan cifras muy grandes, muy importantes, y eso se iba concentrando en grandes empresas de transporte terrestre; a los que tenían medianas empresas, eran camioneros o gente que quería renovar su capital les costaba enormemente hacerlo por el altísimo costo de estas unidades.

Por lo tanto, nuestra idea es ver cómo podríamos buscar algunos mecanismos para que importando, mediante algún instrumento combinado, la renovación de flota también pueda hacerse con garantía de calidad, incluso con exigencias bastante claras para los propios importadores -que hoy en el mundo existen- de modo que los pequeños y medianos empresarios que realizan actividades de transporte puedan incorporarse al mercado para competir y, además, para que no quede todo concentrado en manos de cuatro, cinco o seis grandes compañías -no digo que no tengan derecho,

pero sí que cuentan con un gran respaldo de capital de giro y todo lo demás- que son las que hoy manejan el mercado de transporte carretero. Esa era la preocupación. La idea es poder ayudar a mucha gente que tiene tres, cuatro o cinco camiones dentro del país y que no tienen posibilidades de importar un cero kilómetro aun cuando se haya producido un deterioro importantísimo de sus unidades, lo cual puede generar un clima de inseguridad en la propia carretera.

Reitero: la preocupación que teníamos era saber si se podía buscar un sistema para que los importadores que traen cero kilómetro también puedan traer usados, pero con ciertos requisitos de calidad que se exigen en algunos países, y que, al incorporarlos a un plan de renovación de flota puedan ayudar al pequeño y mediano empresario de transporte, de modo que no quede todo concentrado en grandes empresas.

Nos preocupa la existencia de estas prórrogas tan extensas, en particular esta *sine díe*, que va más allá de lo que se estaba produciendo durante estos últimos años.

Pero, bien, como el Poder Ejecutivo ha enviado un proyecto de ley en esta materia y en estas condiciones, supongo que es muy difícil que se vaya a cambiar algo, habida cuenta de las consultas que se hacen y de la mayoría parlamentaria que existe.

Creo que ha quedado claro que la importación de automóviles usados nunca fue motivo de nuestra preocupación, porque creo que es absolutamente improcedente y no recomendable por todas las razones que en la propia Comisión se han expresado. Pero ya que estamos en la política automotriz, me gustaría entrar en el siguiente tema.

Tal como sabemos todos, el sistema automotor se desarrolla en un régimen de comercio administrado, excepcional en el ámbito del Mercosur, que funciona en forma alternada con regímenes diferentes entre Argentina y Brasil. Con Brasil existe un sistema compensado, pero a veces los excesos por parte de aquel país se van tolerando. Si no me equivoco la compensación es uno a uno.

SEÑOR MINISTRO.- Los factores van variando con el correr de los años.

SEÑOR ABREU.- Esto es muy importante porque hace, nada más ni nada menos, que a la industria automotriz uruguaya que, a diferencia de la paraguaya u otras, tuvo un incipiente crecimiento basado fundamentalmente en el subsidio -no devolución de impuestos- establecido en el Decreto Nº 316, que otorga el 10% a las exportaciones de automotores armados en el Uruguay para fomentar este tipo de industrias en el país. Obviamente, este decreto está cuestionado en el ámbito de las relaciones de comercio y se han buscado las prórrogas correspondientes. Al respecto, una de las preguntas que quería hacer es si la prórroga ya se ha concedido para poder seguir trabajando sobre este tema. Lo cierto es que la industria automotriz utiliza las marcas, pero no el capital. Es decir, eran los industriales uruguayos los que asumían su riesgo poniendo el capital, a ellos les prestaban las marcas para que armaran el modelo, ingresando al mercado argentino o brasileño sin ninguna inversión de riesgo del dueño de la marca. La sobrevida de este sistema siempre estuvo rondando el 10%. Está claro que si no existiera ese porcentaje no hubiera habido industria automotriz en el país. Entonces, lo que debemos ver es de qué manera se puede mantener eso, si es que es posible mantenerlo. Al respecto, he tenido algunas discrepancias en cuanto a visiones distintas dentro del propio Gobierno. Algunos entienden que ese subsidio debería desaparecer y otros dicen que no habría que hacerlo para poder mantener la competencia.

Esta es la primera preocupación que quería plantear. Según el acuerdo que tenemos con Argentina y Brasil, en el mercado automotor las exportaciones uruguayas están directamente vinculadas al subsidio del 10%; a veces no llenamos los cupos -generalmente no los llenamos- porque no estamos en condiciones de hacerlo y en otras oportunidades se producen determinados modelos en series cortas -incluso se llegó a hacer un esfuerzo por fabricar autos blindados para ver si se podía exportar algún tipo de unidad especial- pero siempre está el gran signo de interrogación en cuanto a cuál es el futuro de la industria automotriz. Esto con relación al auto armado.

Ahora bien, el sistema de autopartes es un gran tema, ya que abarca desde el caño de escape hasta el famoso cuero, que es de larga data pues se discute si es cuero recortado, si lo tiene o no, etcétera. Esa es una vieja historia que confieso no sé ahora en qué anda. Entonces, este es un tema que tiene una enorme discusión, pero hay que destacar que ese 10% sobre el concepto de autopartes ha tenido un resultado muy importante para muchos exportadores.

En definitiva, quería aprovechar esta oportunidad para saber en qué estamos en el sector automotriz, en el sector del armado, cómo está el decreto, si se piensa mantener el subsidio o no y, sobre todo, quería que se hiciera referencia a la política automotriz en lo que tiene que ver con autopartes, si ya está avanzado algún régimen definitivo o simplemente se mantienen las normas actuales. Parto de la base de que lamentablemente mi inquietud original, que era que los camiones usados pudieran ser administrados con criterios de exigencias técnicas para favorecer al pequeño empresario, ya está fuera de discusión habida cuenta de este decreto tan categórico.

Son las preocupaciones que quería plantear.

SEÑOR MINISTRO.- Efectivamente, es la combinación -que bien marcaba el señor Senador- de acuerdos con países de la región y del régimen automotor que se implementara a principios de los años noventa y que tuviera continuidad a lo largo de distintos períodos de gobierno. Si bien en ciertos momentos el Decreto Nº 316 -del que ya estuvimos hablando- ha tenido una influencia importante, entre otras cosas porque los costos para producir y hacer toda la logística en Uruguay son temas de consideración, el hecho que se pueda ingresar a Brasil con autos y autopartes y a Europa con cuero cortado o cosido -me refiero a fundas o asientos de cuero- han sido temas relevantes. Para que tengan una idea, en 2007 se exportaron 620 unidades entre autos y camiones; en 2011, se exportaron 14.100 unidades; en 2012 -no tengo aquí los datos concretos- bajaron un poco las exportaciones, pero en 2013 se recuperaron esos niveles, de acuerdo al camino que llevamos.

Respondiendo al señor Senador, hay que mantener los acuerdos que consideramos importantes. En algunos casos el sistema de acuerdos es con cupos, que nuestro país no cubre a pesar de este importante aumento de las exportaciones; de todas maneras, tenemos lugar para cupos.

Por su parte, en el caso de Brasil se toma en cuenta cuánto exporta Uruguay a Brasil, transformándose en una relación de cupos libres de Brasil a Uruguay lo que incentiva a las empresas a que compren producción uruguaya para luego poder vender sus propias mercaderías libres de aranceles.

Los números en cuanto a autopartes revelan un crecimiento similar e inversiones importantísimas, como las realizadas por Takata, Yazaki y otras empresas que ya estaban instaladas y trabajan muy bien en ese sentido.

Entonces, existe la voluntad de mantener las bases del Decreto Nº 316 y el incentivo, por la importancia que tiene, como lo mencioné anteriormente. Sin embargo, estamos considerando modificarlo, en primer lugar, porque tiene un *waiver* de la Organización Mundial del Comercio, que vence en 2015, por lo que tendrá que atenerse a sus normas e introducir algunos de sus parámetros. En ese sentido, se está explorando y trabajando para saber cuántos son los contenidos tecnológicos y los procesos que se realizan dentro de nuestro país.

Por otro lado, se está trabajando en visualizar cuánto es, en este 10%, la proporción de mano de obra incorporada para adecuarlo a la normativa internacional. Dentro del análisis general que estamos realizando, también se trabaja para que el decreto que hoy rige para la exportación se extienda a toda la producción de vehículos en el país, que viene creciendo con la instalación de empresas de autopartes y de fábricas de camiones, como Kia, o de autos, como Chery y Lifan, entre otras. Es decir que, básicamente, se pretende mantener el sistema, perfeccionándolo de acuerdo con las normas de la OMC, que por ahora no es que las incumpla, sino que hay un plazo para adecuarlo. Además, se pretende seguir creando una importante cantidad de puestos de trabajo que más que compensan los esfuerzos que se hacen en ese sentido.

Las empresas automotrices tienen una tendencia, o la filosofía de fabricar en las regiones donde venden y eso favorece altamente la localización en cada uno de los países y la conveniencia de armar reales cadenas de valor. Por ejemplo, para Brasil esta es una cadena de valor prioritaria y eso facilita que nosotros podamos integrarla, generando una importante cantidad de puestos de trabajo y un derrame tecnológico de relevancia.

Esta sería la situación: el Gobierno tiene la voluntad de mantener el beneficio, con cambios en el Decreto en los sentidos que he mencionado anteriormente.

SEÑOR COURIEL.- Aprovecho la oportunidad de contar con la presencia del señor Ministro para hacerle una pregunta.

Estamos viviendo una situación internacional en materia de relaciones comerciales donde cada vez son más importantes el conocimiento y los contenidos tecnológicos. Cuando uno mira las exportaciones puede decir: “Este país está vendiendo alta y media tecnología y aquel otro vende recursos naturales”.

En el caso de las exportaciones de la industria manufacturera, me encuentro con que, según los datos de Uruguay XXI, alrededor del 29% de nuestras exportaciones al Mercosur son de alta y media tecnología. A su vez, cuando miramos las exportaciones al resto del mundo, vemos que las de alta y media tecnología se ubican solamente en el 9%.

Analizando estos temas, hubo personas que me dijeron -y como no lo sé, lo pregunto- que, en realidad, el conocimiento y el contenido tecnológico, más que generarse en el proceso productivo en el Uruguay, vienen en los insumos importados. Creo que es lo que el señor Ministro dijo que habría que adecuar.

En consecuencia, me gustaría tener la información actual -si es que la tiene- y también saber a dónde estamos tratando llegar.

SEÑOR MINISTRO.- Efectivamente, la exportación de productos automotores se considera de tecnología media; la tecnología alta refiere más a la electrónica y la farmacéutica, mientras que la baja responde más a la industria manufacturera, conformada por el sector textil, la vestimenta y algunos productos agroindustriales.

En ese sentido, el hecho de que haya que adecuar el Decreto es, como bien se dijo, una oportunidad para pedir mayores valores de innovación y desarrollo dentro del sector para que tengamos, como siempre remarco -no por una sustitución de importaciones- una mejor competitividad de los insumos nacionales. Entonces, el tema del desarrollo está incluido a los efectos de incrementar la cantidad de R&D, es decir, de innovaciones que se hacen dentro de nuestro país. Los productos se clasifican por muchos motivos en alta, media y baja tecnología, pero básicamente eso tiene que ver con cuánto dedica el sector a investigación y desarrollo. La informática es de los sectores que dedican más: alrededor del 10% o 15% para poder desarrollar nuevos productos. Lo mismo sucede con la farmacéutica. En el otro extremo están muchas industrias que compran solamente insumos importados.

Ese es un tema de preocupación, pero también de resolución, porque nosotros vemos que las empresas con las cuales hemos hablando han captado que Uruguay tiene buenos profesionales, por lo que no sería difícil incrementar la cantidad de investigación y desarrollo que se hace. De todas maneras, en algunas de las empresas exportadoras se está trabajando en temas de mejoras y adecuación de procesos, porque las características uruguayas no son iguales a otras, en una industria que es tan específica en todas las variables. Quiero señalar que estamos trabajando exactamente en esa línea. Para nosotros es algo fundamental.

Se estima que Uruguay dedica un 0,8% del Producto Interno Bruto a investigación y desarrollo. Esa cifra se ha incrementado bastante en los últimos tiempos: los montos se han duplicado y triplicado, aunque se partió de valores muy bajos. Esta situación tiene mucho que ver con qué

estructura productiva se tiene. Si uno tiene este tipo de industria, es ideal para aumentar el desarrollo tecnológico puesto que depende de la electrónica, de la química, de la electromecánica y de otras disciplinas de ese tipo. Así pues, el tema tecnológico está dentro de los programas de renovación, por supuesto que en forma escalonada y asequible porque, obviamente, de lo que se trata es de mantener las empresas y, a su vez, aumentar la calidad.

SEÑOR COURIEL.- En este momento estoy pensando en los acuerdos con Brasil y en las posibilidades de que rubros de la industria automotriz puedan ingresar a ese país. De hecho, se están instalando algunas empresas nuevas para exportar a Brasil.

La pregunta concreta es: en estas empresas nuevas que se están instalando y que están vendiéndole a Brasil, ¿el contenido tecnológico se está produciendo en la parte de valor agregado nacional o en los insumos importados?

SEÑOR MINISTRO.- En la parte que se exporta a Brasil, lo que ese país y el acuerdo miden es cuánto es la integración de valor agregado nacional y regional, medido como valor agregado. Hay una escala que va desde el 30% -cuando recién comienza- y luego se incrementa hasta llegar al 50%, que es una excepción que han hecho hacia nosotros debido a un tema de tamaño.

En el acuerdo no está contenido el tema tecnológico, sino que va estar contenido en el Decreto Nº 316, que es donde podemos incluirlo.

En la actualidad, la mayoría de las autopartes ya vienen determinadas por el armador final. Si yo tengo una autoparte que posee determinado sistema de frenos, ese sistema está estandarizado y lo que llega aquí es el pedido para que se haga eso específico, o el eje homocinético que va en tal lugar. Como bien se indicaba, lo que pretendemos es que parte de ese diseño que viene de otro país se haga aquí.

En ese sentido, Brasil está desarrollando un nuevo plan, que tiene características muy similares y que es el que ha propiciado la instalación de empresas en Uruguay por aquello de los impuestos que se tienen, que Brasil reconoce el programa uruguayo y demás aspectos.

Así, pues, nosotros tenemos que caminar en el sentido de contemplar que el incentivo, que es automático, se mantenga, pero bajo las condiciones de los parámetros de tecnología que se mencionaba anteriormente. Ese tema lo estamos estudiando, compartiéndolo con las Cámaras correspondientes para poder llegar al decreto.

La respuesta específica es que, en los acuerdos con Brasil, el tema no figura. Lo que aparece es el valor agregado. El desarrollo tecnológico está comprendido en el decreto relativo a los incentivos.

SEÑOR ABREU.- En cuanto al Acuerdo con México ¿podría decirnos qué evaluación tienen con relación a su cumplimiento? Este fue un acuerdo de dura negociación, pero que luego presentó dificultades para su aplicación.

SEÑOR MINISTRO.- El Acuerdo con México -tal como dijo el señor Senador Abreu-fue bien negociado, pero por ahora tiene un sentido más unidireccional en cuanto a su funcionalidad, porque las condiciones de ingreso de automóviles a Uruguay, fuera de este Acuerdo, son bastante libres, tal como sucede en general con otros países. En función de que se trata de un acuerdo de libre comercio, los aranceles son cero y como nuestros productos son de distinto tipo y necesitan permisos sanitarios o ingresos específicos -que están bastante trabajados, pero que no son fáciles en el caso mexicano- tenemos dificultades. Creo que no es un problema del acuerdo de libre comercio, pero sí básicamente de que existen elementos con México que hay que mejorar para que sea bidireccional porque, como dije, está funcionando de manera muy unidireccional.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer una última pregunta que no tiene relación con el tema que hoy nos convoca, pero el señor Ministro va a entender por qué la formulo.

¿Quién financió la planta desulfurizadora que se inauguró en el día de ayer? ¿De dónde salieron los fondos para financiarla?

SEÑOR MINISTRO.- Los fondos con los que se financió la planta desulfurizadora básicamente pertenecen a Ancap, que a su vez contrató a la empresa argentina YPF que fue la que realizó toda la obra con un avance importante, en un acuerdo de capacitación y desarrollo de 1.200 trabajadores. En ese sentido, la cooperación es muy positiva pero claramente la planta la financió Ancap, que -reitero- hizo un contrato de obra con una empresa.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿El contrato de obra es con la empresa esa que pertenece a YPF?

SEÑOR MINISTRO.- Sí, es Astra Evangelista, que es una empresa ingeniera que pertenece a YPF.

SEÑOR ROSADILLA.- En ocasión de discutirse este punto el año pasado en el Senado dejamos constancia en Sala de que era necesario tener una discusión que agotara el tema o que, por lo menos, profundizara en él. Estoy tomando contacto -tal como todos nosotros- con el estudio multidisciplinario que ha dado como resultado la recomendación que la norma legal -que también conocemos hoy- nos acerca.

No sería sincero si no dijera que mantengo mis dudas en cuanto a la situación planteada en relación a la importación de camiones usados. Debo adelantar que quiero estudiar este tema por respeto al trabajo y porque, por las consultas realizadas, es extenso; obviamente, quienes han trabajado en él superan en mucho la capacidad que yo puedo tener para analizarlo. Con toda sinceridad, quiero decir que acompaño las preocupaciones planteadas por el señor Senador Abreu en el sentido de que la concentración que se está dando en las empresas que van tomando el control de las cargas -quizás la expresión es excesiva, pero tendencialmente quiero decir eso- se ve profundizada por la imposibilidad de ciertos actores del sistema de renovar o adquirir flota. Reitero que no he podido leer el tema y mucho menos con profundidad y orden, pero algunos de los números que he podido, digamos, pellizcar nos están diciendo que la flota que ya tenemos es de un promedio de 15 o más años y que aproximadamente un 20% de ella tiene más de 25 años.

Además, el crecimiento que hemos tenido en la flota es muy alto; evidentemente, estamos hablando de un incremento importantísimo. Sin embargo, esos promedios se mantienen muy altos, con el único límite, si no entendí mal -reitero que todo esto es provisional, pero me veo obligado a adelantarlo para no tener que decir después cosas que no dije cuando estaba el señor Ministro presente, que es cuando corresponde hablar- de que no se pueden inscribir empresas que en el conjunto de su flota superen los 12 años de promedio. Lo expreso con mucho recaudo y con la humildad que debo tener habida cuenta de que no soy profesional en este tema y reconozco que quienes hicieron esto sí lo son. Pero también quiero decir que durante este año he conversado bastante con sociedades de camioneros; incluso, recuerdo que vinieron a esta Comisión un día en que la selección de Uruguay jugaba un partido por los Juegos Olímpicos, y después seguí conversando y enterándome de algunos de estos problemas por la gente que anda en la calle.

Quizás no es lo políticamente más correcto, pero creo que es peor callarme las dudas que tengo. Me comprometo a estudiar el tema e intentaré no molestar al Ministerio, pero a la vez trataré de estar convencido de que esta es la mejor solución que tenemos, dentro de un cuadro donde siempre habrá cosas a balancear.

SEÑOR MINISTRO.- El año pasado, cuando conversábamos sobre el tema y el pedido de tener una posición más definitiva sobre las prórrogas -que por eso se fueron reduciendo de cuatro años a uno- uno de los puntos que comentábamos tenía que ver, justamente, con nuestra visión sobre el costo de los fletes. Incluso, recuerdo haber comentado que había que estudiarlo por segmentos. Pero creo que el estudio que hizo la Comisión y los anexos están muy detallados en cuanto a los números y avalan una posición clara en este sentido. Con todo gusto lo discutiremos en su momento, pero se ha llegado a un análisis profundo de todos los elementos, con mucha información estadística al respecto.

SEÑOR ABREU.- Estábamos viendo el informe, que después vamos a analizar con mayor profundidad, de los 41.000 vehículos que tiene registrados el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. De allí surge que el promedio de antigüedad es de 17 años y que el 20% tiene una antigüedad mayor a 25 años. Este es un tema preocupante, entre otras cosas porque, dada la situación de las rutas, el problema de la antigüedad se agrava enormemente.

Quiero preguntar, entonces, cuál es el motivo por el que se llega a esta posición maximalista de "sin límite".

SEÑOR MINISTRO.- El motivo claramente es que se planteó no dar prórrogas por años -cosa que fue pedida por varios señores Senadores- lo que significa que hasta que otra ley lo defina el tema permanece.

SEÑOR ABREU.- En el caso de los tractores y de los bienes agropecuarios está permitida la importación de usados -indudablemente, esto ayuda enormemente al sector- con determinadas limitaciones. Quería plantear esta preocupación para ver si en el ámbito rural se podía tener el mismo criterio que se utiliza con los sistemas productivos.

SEÑOR MINISTRO.- Sin ánimo de agotar la discusión que se dará un poco más adelante y solo para dejar la correspondiente constancia, quiero decir que en este caso se prorroga la ley que contiene excepciones, porque la ley anterior prevé la suspensión y cuáles podrán ser las excepciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos mucho al señor Ministro por las explicaciones y por la documentación que nos entregó.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Es la hora 17 y 6 minutos.)